

Overcrowded, Overwhelmed, Overton



Section LFMM - 15 août 2024

Le monde d'après...

Ce monde fantasmé par certains pendant la période COVID ressemble finalement beaucoup à celui d'avant.

Le GS ATFCM a entériné de fortes hausses de «capacité» malgré nos objections et réserves. Certes, les valeurs ne correspondaient pas aux définitions européennes et pouvaient sembler numériquement discutables mais elles avaient le mérite d'être «maîtrisées» par la plupart des chefs de Salle. Les nouvelles seraient plus «réalistes» au regard de certaines statistiques dont les calculs nous semblent encore aujourd'hui discutables.

Depuis le printemps, les agents font face à un trafic toujours plus dense et complexe et l'euphorie de la prise en main de 4F de l'été 2023 est maintenant retombée.

Les CDS et les ACDS accomplissent un travail remarquable pour assurer la gestion de la salle. Cette gestion est capitale car elle seule permet de garantir à chaque agent de pouvoir travailler sereinement et en toute sécurité

Par contre les outils de prévision ATFCM semblent toujours aussi peu fiables tant les pointes de trafic apparaissent et disparaissent en un clin d'oeil, que les dégroupements à la sustain et les risques de dépassements de régulation ou de draft se multiplient.

Les raisons de cette volatilité sont en partie

connues: le non respect de la flight plan adhérence est ainsi régulièrement pointée du doigt. Nos voisins italiens, espagnols et même suisses ne sont pas exempts de tout reproche mais de nombreux dépassements sont juste la conséquence de nos propres habitudes: monter des avions qui ne sont pas prévus de monter, rerouter des vols qui ne devraient pas l'être, etc.

Rien de méchant dans la démarche mais comme le dit l'adage «*l'enfer est pavé de bonnes intentions*».

Complexité plutôt que charge !

Année record oblige, le système européen sature et se révèle donc instable par nature. Toute modification sauvage d'un profil de vol peut impliquer une surcharge chez un voisin, surcharge difficilement prévisible avec les outils actuels où la détection des intrus s'avère laborieuse et la complexité rarement évaluable or, cette complexité reste le véritable enjeu.

Gageons qu'à l'ère de l'IA et des Big Data, quelqu'un sera enfin capable d'agréger des données pour en exploiter les subtilités: nombre d'avions au même niveau, entraînement final PC, situations météorologiques...

L'idée reste d'associer à chaque charge prévue un niveau de complexité associé, bref, tout ce qui a été balayé d'un revers de la main lors des travaux du GS ATFCM.

La plupart des difficultés rencontrées par les

CDS et ACDS, mais aussi par les PC sur les secteurs démontrent que nous touchons les limites du système.

Au final, il nous faut donc, collectivement, être plus respectueux des plans déposés quitte à contrarier quelques pilotes et surtout apprendre à garder de la marge.

Nous pouvons avoir une évaluation optimiste des prévisions d'ouverture mais sans laisser de

place à des paris hasardeux.

Chaque dépassement de draft montre que flirter avec les limites multiplie les risques d'avoir un événement imprévu et que la situation échappe à notre contrôle.

La Fenêtre d'Overton

Pensée par le juriste et lobbyiste Joseph P. OVERTON en 1990, la notion de fenêtre permet de symboliser l'ensemble des idées jugées acceptables par la population. L'idée sous-jacente est d'expliquer que les politiques vont rester dans cette «fenêtre» pour des raisons électoralistes. Cette fenêtre reste une sorte d'instantané d'une époque et peut donc évoluer sous des influences extérieures : milieu associatif, médias, etc. De manière générale, les idées en dehors du cadre de la fenêtre sont souvent qualifiées de «radicales» avant de rentrer dans la fenêtre avec le temps et une sorte de banalisation.

Pour revenir à notre métier, il nous semblerait opportun de faire évoluer notre fenêtre d'Overton en intégrant définitivement certains concepts qui nous heurtent encore aujourd'hui:

- La flight plan adherence, seule façon de réduire la volatilité des courbes, le respect des traits sans pour autant tomber dans une orthodoxie excessive,
- Des marges suffisantes pour face aux aléas du système (4-Flight, météo, situation inhabituelle, intrus)...

Ces pratiques, normalement pas si nouvelles, peuvent nous protéger en adaptant la charge à la situation et surtout en nous gardant dans les «clous».

Il faut savoir que, du 1er au 31 juillet, ce ne sont pas moins de 1736 dépassements de peak et 1210 de MV (>130%MV) qui ont été enregistrés...

Autant dire que chacun de ces dépassements alimentera les prochains travaux du GT ATFCM en septembre.

Prendre de la marge aujourd'hui,

c'est vous garantir d'en avoir encore une demain !